

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA MANAGEMENTU

Technické památky v Ostravě

Technical Monuments in Ostrava

Student:

Michal Maceáš

Vedoucí bakalářské práce:

doc. Ing. Václav Lednický, CSc.

Ostrava 2010

Zadání bakalářské práce

Student: **Michal Maceáš**
Studijní program: B6208 Ekonomika a management
Studijní obor: 6501R006 Ekonomika cestovního ruchu
Specializace: 02 Ekonomika cestovního ruchu
Téma: **Technické památky v Ostravě**
Technical Monuments in Ostrava

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Metodika, zpracování a cíl bakalářské práce
 3. Teoretická část
 4. Vymezení a charakteristika památek
 5. Konkrétní výsledky průzkumu a výzkumu
 6. Závěr a doporučení
- Seznam použité literatury
Seznam zkratek
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Přílohy

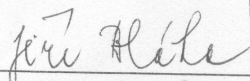
Seznam doporučené odborné literatury:

- DAVID, P.; SOUKUP, V. *222 technických skvostů České republiky*. 1. vyd. Praha: Kartografie Praha, 2005. 144 s. ISBN 80-7011-867-9.
- KLÁT, J. *Ostravské těžní věže: symboly hornické historie*. Ostrava: Jaroslav Klát, 2004. 107 s.
- MATEJ, M. *Technické památky v Ostravě*. 1. vyd. Ostrava: Statutární město Ostrava ve spolupráci s vydavatelstvím Repronis, 2007. 103 s. ISBN 80-248-0242-2.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Václav Lednický, CSc.**

Datum zadání: 20.11.2009
Datum odevzdání: 07.05.2010



prof. PhDr. Jiří Bláha, CSc.
vedoucí katedry





prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Místopřísežné prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou práci včetně vypracoval samostatně podle literatury a jiných pramenů, uvedených v seznamu použité literatury.

V Uherském Hradišti dne 7. května 2010

Michal Maceáš

Poděkování

Rád bych poděkoval doc. Ing. Václavovi Lednickému, CSc. za cenné rady a připomínky při zpracování mé bakalářské práce. Můj velký dík patří rovněž všem zaměstnancům vybraných technických památek, kteří mi poskytli neméně důležité informace k dané problematice.

OBSAH

1	ÚVOD	1
2	METODIKA, ZPRACOVÁNÍ A CÍL BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	4
	2.1 Metodika zpracování práce	4
3	TEORETICKÁ ČÁST	6
	3.1 Historický vývoj cestovního ruchu	6
	3.2 Cestovní ruch obecně	7
	3.3 Technické památky	12
	3.3.1 Dělení technických památek	12
	3.3.2 Význam a využití technických památek	13
4	VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA PAMÁTEK	18
	4.1 Základní informace o zkoumaném území	18
	4.2 Vybrané technické památky v Ostravě	21
	4.2.1 Nejvýznamnější technické památky v Ostravě	28
	4.2.2 Počet technických památek dle výrobního odvětví	36
5	KONKRÉTNÍ VÝSLEDKY PRŮZKUMU A VÝZKUMU	37
	Profil respondentů dotazníkového šetření	37
	Výsledky dotazníkového šetření	39
6	ZÁVĚR A DOPORUČENÍ	43
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	45
	Publikace:	45
	Internetové zdroje:	47
	Seznam obrázků:	49
	Seznam tabulek:	50
	Seznam grafů:	50
	SEZNAM ZKRATEK	51
	PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	52
	PŘÍLOHA	53

1 ÚVOD

Cestovní ruch je významný společensko-ekonomický fenomén z pohledu celé společnosti a významný segment světového hospodářství. V současnosti je nemožné najít člověka, kterému by tento pojem nic neříkal. Každý si jej vysvětluje jinak. Zpravidla bývá cestovní ruch vnímán jako dovolená u moře, pobyt na horách nebo příjemně strávená dovolená na venkově. Cestovní ruch můžeme chápat jako jednu z možností uspokojování potřeb obyvatelstva v oblasti rekreace, turistiky či kultury. V podstatě jde o přemístění osob z místa trvalého bydliště do místa cestovního ruchu a následné čerpání služeb spojených s pobytem v tomto místě za účelem jiným než výdělečným. To vše ve volném čase obyvatelstva.

Potřeba nových zážitků, poznání či touha po odpočinku učinily z cestovního ruchu jednu z nejdůležitějších hnacích sil světové ekonomiky. V důsledku svého rozmachu se stal cestovní ruch neodmyslitelnou součástí dnešní společnosti, důležitou oblastí podnikatelských příležitostí a zároveň i nepostradatelným faktorem rozvoje celé řady regionů. Česká republika patří mezi země s vhodnými předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu.

Území České republiky skrývá celou řadu historických skvostů a zajímavých staveb. Můžeme zde najít spoustu hradů, jež jsou silně spjatý s naší historií, překrásných zámků, ale také katedrál, chrámů, klášterů a kostelů. Jedinečnost dochovaných památek dokládá skutečnost, že 12 objektů je zapsáno na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Z důvodu velké konkurence na trhu cestovního ruchu je však nutno rozvíjet další aktivity a zpřístupnit nové atraktivity pro turisty. Kulturní památky (hrady, zámky, kláštery apod.) jsou každému obecně známé a turisticky oblíbené. Méně atraktivnější jsou pak kulturní památky technické. Většina velmocí v oblasti cestovního ruchu láká návštěvníky na slunečné počasí, moře, romantické pláže, zasněžené hory. Vzhledem k poloze České republiky lze vidět perspektivně poznávací cestovní ruch. Zde se otevírá prostor pro uplatnění právě těchto technických kulturních památek.

Technické památky jsou cenným svědectvím rozvoje techniky i průmyslu, v mnoha případech nedílnou součástí krajiny. Převážná většina z nich pochází z 19. století, kdy vlivem technické revoluce došlo k industrializaci českých zemí.

Mosty, komíny nebo důlní věže byly po léta ve stínu našeho zájmu. Svou jedinečností a nápaditostí tyto památky dokládají zručnost českých rukou. Snahou dnešní společnosti je hledat nový přístup k technickým památkám jako součásti našeho kulturního dědictví. Zvýšený zájem o technické památky, který lze pozorovat zejména v posledních několika letech (např. zvýšeným počtem publikací v oblasti cestovního ruchu, množstvím vydávaných knih nebo pořádanými semináři zabývající se tímto tématem), u nás i ve světě stále stoupá. Můžeme vidět mnoho aktivit směřujících k jejich propojení se současným životem (v podobě památníků nebo technického muzea apod.).

Pocházím z Ostravy, kde jsou technické památky převládajícím druhem památek vůbec. Najdete zde např. unikátní Slezsko-ostravský hrad, monumentální katedrálu Božského spasitele. Dominantou města jsou ovšem bezesporu komíny, chladicí věže železáren či těžní věže přilehlých dolů, které charakterizují tuto oblast po celé České republice (viz. obr. 1.1). Myslím si, že je třeba věnovat patřičnou pozornost těmto technickým památkám, jejich zachování a zpřístupnění lidem.

V teoretické části uvádím základní informace o cestovním ruchu, dále se pokouším srozumitelnou formou vysvětlit pojem - technické památky, jejich dělení, využití, popř. význam v oblasti cestovního ruchu. V části praktické pak stručně charakterizují řešené území - město Ostrava (s technikou a jejím vývojem neodmyslitelně spjato), vytvářím částečnou evidenci technických památek na tomto území a zjišťuji jejich uplatnění v cestovním ruchu. Cílem mé bakalářské práce je především přiblížit technické památky, které nás obklopují nebo nám dokonce usnadňují život, širší společnosti. Většinou se jedná o architektonicky velmi zajímavé celky, často unikátní stavby (např. areál Dolní oblasti Vítkovic). Myslím si, že je nutné vyzdvihnout jejich význam pro další rozvoj vědy a techniky v tomto regionu.

Obr. 1.1 Pohled na město Ostrava



Zdroj: www.ostrava.cz [29]

2 METODIKA, ZPRACOVÁNÍ A CÍL BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

2.1 Metodika zpracování práce

Jádrem úspěchu každé odborné práce je její správná metodika. Základem mé teoretické části se stal sběr údajů, pomocí kterých se snažím vymezit základní informace o cestovním ruchu, srozumitelnou formou vysvětlit pojem - technická památka, dále dělení těchto památek, využití, popř. význam v oblasti cestovního ruchu. V praktické části charakterizuji město Ostrava a mapuji technické památky na tomto území. Tvorbu práce jsem rozdělil do několika etap.

1. Shromažďování dat

Veškerá data pro mou bakalářskou práci jsem získal z odborné literatury cestovního ruchu (o teorii cestovního ruchu, kulturních a technických památkách). Údaje týkající se technických památek ve sledovaném území jsou z odborných publikací, propagačních materiálů a internetových stránek.

2. Terénní průzkum

Průzkum byl prováděn shromažďováním primárních dat, které jsem získal rozhovory s místními obyvateli a pracovníky jednotlivých technických zařízení. Součástí terénního průzkumu byla i fotodokumentace jednotlivých technických památek v Ostravě.

3. Dotazníkové šetření

Jako techniku terénního sběru informací jsem zvolil metodu dotazníkového šetření. Cílem tohoto šetření bylo seznámit se s zájmem a postojem společnosti k technickým památkám, jež se nachází v městě Ostrava. V závěru jsem zpracoval shromážděné informace, provedl jejich analýzu a následně interpretoval výsledky výzkumu.

Cíl práce

Hlavním cílem mé bakalářské práce je za pomoci dostupných materiálů provést analýzu technických památek v Ostravě a přiblížit tyto památky

širší veřejnosti. Součástí analýzy je zjištění současného využití technických památek, u vybraných památek dále srovnání návštěvnosti na základě statistických ukazatelů z předešlých let, vztah dnešní veřejnosti k těmto památkám.

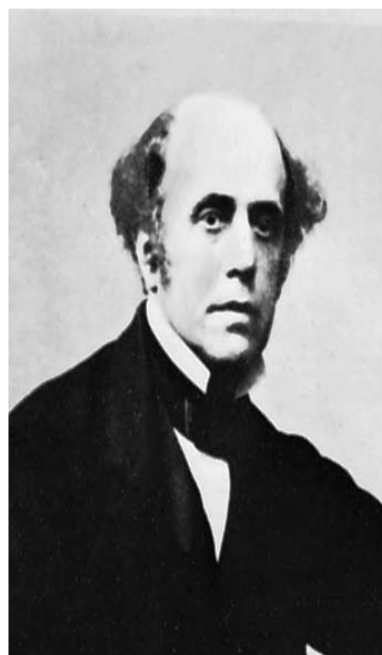
3 TEORETICKÁ ČÁST

3.1 Historický vývoj cestovního ruchu

Jak již zmiňuji v úvodu, důvod a charakter cestování se během doby měnil. Lidé cestovali za obchodem nebo s potřebou nalézat příznivější podmínky k životu, případně z důvodu ochrany státu (vojenské mise). Současný cestovní ruch se velmi vzdálil svým historickým kořenům. Typickým aspektem je různorodost jeho podob. Masový turismus, z větší části založený na klidném odpočinku na plážích u moře, se postupně mění. Dnes je častěji nahrazován turistikou plnou zážitků, poznávání nového nebo vzdělávání. Rozvoj dopravy, zkracování pracovní doby, zavádění různých sociálních opatření (dovolené), stěhování do měst byly podnětem k dalšímu rozvoji cestovního ruchu. [15]

V 19. století vznikají první moderní cestovní kanceláře, zajišťující nejen dopravu, ale i ubytování a postupně i další služby cestovního ruchu. V roce 1841 naplánoval Thomas Cook (obr. 3.1) první hromadně organizovaný výlet vlakem z Leicesteru do Loughboroughu, při příležitosti otevření železniční tratě z města Derby do města Rugby v Anglii. Cook ve svých aktivitách pokračoval a v roce 1855 uskutečnil první hromadný zahraniční zájezd na Světovou výstavu do Paříže. Tento cestovatel je považován za zakladatele první cestovní kanceláře na světě. Jak zdůrazňuje LEDNICKÝ [15], jako první poznal vznikající poptávku po rekreaci a ve svém podniku vytvořil podmínky pro naplnění tohoto zájmu.

Obr. 3.1 Thomas Cook



Zdroj: www.telegraph.co.uk [35]

Cestovní ruch se během 2. poloviny 19. století postupně mění v masovou potřebu širokých vrstev obyvatelstva. Lidská potřeba nových zážitků, touha po odpočinku či postupný růst životní úrovně obyvatelstva, vytvořily z cestovního

ruchu jednu z nejdůležitějších hnacích sil světové ekonomiky. Cestovní ruch představuje nejen u nás, ale i ve světě velmi dynamicky se rozvíjející segment ekonomiky. Svým objemem tržeb se řadí na třetí místo za petrochemický a automobilový průmysl. Rozsahem zaměstnanosti a tvorbou pracovních příležitostí patří rovněž mezi nejvýznamnější ekonomická odvětví.

Tab. 3.1 Statistiky cestovního ruchu v ČR za období 2007-2010

	r. 2007	r. 2008	r. 2009	r. 2010 (prognóza)
Příjmy ze ZCR (v mld. Kč)	129,1	130,738	122,469	116,0
Výdaje na ZCR (v mld. Kč)	73,486	77,518	77,160	73 - 75
Podíl cestovního ruchu na HDP	3,8 %	2,7 %	3,4 %	-
Zaměstnanost	181 000	118 375	115 232	112 000

Zdroj: www.czechtourism.cz [33]

3.2 Cestovní ruch obecně

Pojem cestovní ruch bývá definován mnoha způsoby. Jak uvádí HESKOVÁ [9], určující se pro definici cestovního ruchu stala Mezinárodní konference o statistice cestovního ruchu. Konference, pořádaná Světovou organizací cestovního ruchu (WTO¹), se konala v roce 1991 v Ottawě a definovala cestovní ruch jako „činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí (místo bydliště), a to na dobu kratší než je stanovena (u mezinárodní cestovní ruch² činí tato doba jeden rok, u domácí cestovní ruch³ šest měsíců), přičemž hlavní účel cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě“. Tato definice vylučuje z cestovního ruchu cestování v rámci místa trvalého bydliště, pravidelné cesty do zahraničí, dočasné přestěhování se za prací a dlouhodobou migraci.

Podle MALÉ [19] cestovní ruch charakterizuje touha člověka po uspokojení svých potřeb, jakými jsou odpočinek, pohyb či poznání cizí kultury. Jde o motivy,

¹ WTO – World Tourism Organization se sídlem v Madridu,

² MCR – Mezinárodní cestovní ruch (tj. ZCR aktivní – příjezdový; ZCR pasivní - výjezdový),

³ DCR – Domácí cestovní ruch (tj. cestovní ruch rezidentů na území ČR).

kteřé člověk nenachází v místě svého trvalého bydliště. Samotnou účast na cestovním ruchu vidí jako měřítko životní úrovně všech vrstev obyvatelstva ve vyspělých státech.

Cestovní ruch je vnímán jako systém, který tvoří dva podsystémy - subjekt cestovního ruchu a objekt cestovního ruchu včetně vzájemných vazeb. [19] Definicí těchto podsystému se zabývala HESKOVÁ [9], která navazuje na KASPARA [12], a říká:

Subjektem cestovního ruchu (rezidentem) je účastník cestovního ruchu, nositel poptávky. Zpravidla bývá označován jako návštěvník, turista, výletník nebo stálý obyvatel (rezident).

- V domácím cestovním ruchu je stálým obyvatelem osoba, která žije alespoň šest po sobě jdoucích měsíců (v zahraničním cestovním ruchu⁴ jeden rok) v jiném místě před příchodem do jiného místa na kratší dobu než šest měsíců (v zahraničním cestovním ruchu jeden rok).
- Návštěvníkem je osoba, která v domácím cestovním ruchu cestuje na jiné místo v zemi svého trvalého bydliště na kratší dobu než šest měsíců (v zahraničním cestovním ruchu jeden rok).
- Turistou je účastník, jenž v domácím cestovním ruchu, resp. v zahraničním cestovním ruchu splňuje kritéria návštěvníka s tím rozdílem, že turista zde minimálně jednou přenocuje.
- Výletník cestuje na kratší dobu než 24 hodin s tím, že nepřenocuje v navštíveném místě.

Objektem cestovního ruchu autorka chápe vše, co může být cílem změny pobytu účastníka cestovního ruchu. Je tak nositelem nabídky. Tvoří jej přírodní i uměle vytvořené atraktivita, infrastruktura vybavenost, podniky a instituce cestovního ruchu.

⁴ ZCR – Zahraniční cestovní ruch (tj. ZCR aktivní - návštěva a pobyt nerezidentů na území ČR; ZCR pasivní – návštěva a pobyt rezidentů mimo území ČR).

Tyto podsystémy jsou vázány i s jeho vnějším okolím, které ovlivňuje cestovní ruch. Jde o prostředí ekonomické, politické, sociální, technicko-technologické a ekologické.

Do **ekonomické prostředí**, velmi významného pro rozvoj cestovního ruchu, patří například nezaměstnanost, inflace, úroková míra. Jako rozhodující je vnímán ekonomický růst, který se projevuje v růstu hrubého domácího produktu. Tento růst pak ovlivňuje objem investic a výdajů na cestovní ruch. Pozitivně působí jednotliví činitelé, když výdaje na cestovní ruch rostou rychleji než hrubý domácí produkt.

Politické prostředí tvoří zejména mírové podmínky ve státech a ve světě jako celku. Negativní dopad na cestovní ruch mají státy, ve kterých jsou občanské nepokoje nebo je ohrožena bezpečnost turistů, jejich zdraví nebo majetek. Pro cestovní ruch je také rozhodující společenské řízení státu, tvorba strategie a koncepce rozvoje cestovního ruchu, budování infrastruktury apod. Cestovní ruch rovněž vnímáme jako významného hospodářsko-politického činitele podílejícím se na prohlubování spolupráce mezi jednotlivými zeměmi, na jejich vzájemném poznávání způsobu života a upevňováním světového míru.

Sociální prostředí je dáno společenským zřízením ovlivňujícím např. rozdělování hrubého domácího produktu, pracovní podmínky nebo sociální politiku státu. Zpětná vazba cestovního ruchu se projevuje například diferenciací nabídky produktu tak, aby byla umožněna účast na cestovním ruchu i sociálně slabším skupinám, zdravotně handicapovaným, vlivem na zdraví, vzdělanost a kulturní úroveň obyvatelstva.

Technicko-technologickým prostředím se rozumí dopravní struktura a další technicko-technologickou vybavenost umožňující rozvoj cestovního ruchu. Nové technologie, které ulehčují poskytování jednotlivých druhů služeb cestovního ruchu, umožňují šetřit energii, vodu apod. Internet, který řadíme do informační technologie, urychluje nejen výměnu informací, ale i obchodní činnost v oblasti cestovního ruchu. Zpětná vazba cestovního ruchu na technicko-technologické prostředí se projevuje v požadavcích na konstrukci jednotlivých druhů dopravních prostředků, jejich rychlost, na zpracování specifického softwaru pro potřeby ubytovacích zařízení, cestovních kanceláří nebo agentur apod.

Ekologické prostředí je jeden z nejdůležitějších aspektů, na kterých je cestovní ruch velmi závislý. Narušení půdy, vody, ovzduší, fauny a flóry může vést k omezení, případně i k likvidaci cestovního ruchu. Zvýšení ekologického citění obyvatelstva autorka vidí v přechodu z masového cestovního ruchu na tzv. ekologický cestovní ruch. [9]

Cestovní ruch je, podle svého zaměření, obecně závislý na celé řadě předpokladů (faktorů). Autoři HOLEČKOVÁ, MARIOT a STŘÍDA [10] člení předpoklady rozvoje cestovního ruchu do tří skupin:

a) Selektivní faktory

- zde patří např. hustota sídel, velikost sídel, hustota a struktura obyvatelstva, jeho ekonomická aktivita nebo vojensko-politická situace v daném státu, administrativní bariéry (clo, vízum) apod.

b) Lokalizační podmínky

- rozhodují o funkčním využití konkrétní oblasti v cestovním ruchu,
- např. reliéf, klimatické podmínky, fauna, flóra, kulturně-historické památky a další,
- můžeme zde zařadit také i specifické služby jako jsou herny, sexuální služby, lázeňská zařízení apod.

c) Realizační podmínky

- dostupnost území dopravními prostředky,
- souhrn hmotných prostředků, které slouží k uspokojování potřeb účastníků cestovního ruchu.

Cestovní ruch lze vnímat mnoha způsoby. Jednak jako hru (zábavu, aktivitu), ale také jako práci (zdroj obživy) pro podnikatelské subjekty (cestovní kanceláře, ubytovací zařízení, stravovací zařízení, autokarové přepravce aj.). Jestliže chtějí být tyto subjekty konkurenceschopné, je zapotřebí svou činnost stále inovovat s ohledem na módnost či sezónnost. Jak uvádí LEDNICKÝ [15], cestovní ruch také pozitivně ovlivňuje řadu dalších odvětví a sektorů, např. doprava, obchod, stavebnictví, bankovníctví, telekomunikace, kultura, sport.

Jednotlivé formy cestovního ruchu představují zaměření na uspokojování určitých potřeb účastníka cestovního ruchu. Patří zde cestovní ruch rekreační, kulturně-poznávací, sportovně-turistický, lázeňsko-léčebný, přírodní (ekoturistika), venkovský (agroturistika, ekoagroturistika), vzdělávací a kongresový.

Také ULRYCH [24] vidí různé podoby cestovního ruchu:

- **Dámské jízdy**, kdy se na aktivní dovolenou vydávají skupiny žen, většinou ve věkovém rozmezí 41 až 60let.
- **Charitativní turistika**, která je velmi často sponzorována různými podniky jako forma vylepšení firemní image.
- **Lehce dobrodružné cesty** většinou gastronomického rázu. Jedná se o cestování do různých exotických zemí spojené s konzumací místních tradičních jídel.
- **Lodní speciální expedice** jinými dopravními prostředky prakticky nedostupné. Tyto expedice, často s naučným charakterem, směřují například k břehům Grónska nebo Antarktidy.

Jako novější vývojové směry cestovního ruchu zde autor uvádí například:

- **Adrenalinové aktivity**, jež jsou jedním z nejrychleji se rozvíjejícím druhům turismu. Tato forma CR je vhodná například při tvorbě a upevňování pracovního kolektivu – teambuilding.
- **Technické památky a technické provozy** – jak tvrdí LEDNICKÝ [15], větší odtrženost člověka dnešní doby od výroby činí proces produkce výrobků pro řadu lidí přitažlivý a zajímavý.
- **Kosmická turistika**, která zůstává i přes velký zájem pro většinu lidí cenově nedostupná.

Cestovní ruch má významný vliv na životní prostředí a podle toho se také musí rozvíjet. Mezi šetrné formy cestovního ruchu patří venkovský cestovní ruch. Zde řadíme např. agroturistiku, ekoagroturistiku a ekoturistiku. Jednotlivé formy cestovního ruchu by měly respektovat a chránit přírodu, respektovat potřeby a zvyky místní komunity, snažit se uchovávat a obnovovat kulturní památky.

Jak uvádí LEDNICKÝ [16] (cit. podle TOMŠÍKOVÉ [23]), cestovní ruch zaměřený na kulturní památky zaznamenává v celosvětovém měřítku výrazný nárůst. Tento trend pak zvyšuje významně výnosy plynoucí z cestovního ruchu. O kvalitě českých kulturních památek svědčí mimo jiné i vysoký počet památek zapsaných v Seznamu světového kulturního a přírodního bohatství UNESCO.

Kulturní památky jsou významným dokladem vývoje společnosti. Vnímáme je jako projev tvůrčích a pracovních schopností člověka. Jejich hodnota je historická, umělecká, technická, ale i vědecká. Významným druhem kulturních památek jsou památky technické, které nám nabízí možnost prožívat dobu, kdy zde probíhala výroba, vnímat zvuky starého výrobního zařízení, pochopit atmosféru daného objektu i krásu pohybu starobylých mechanismů, které vyřadil pozdější vývoj. [17]

Pro pochopení podstaty technických památek musíme definovat pojem - technika. Technikou je označováno vše, co člověk používá ve svém aktivním působení na přírodu v různých formách, co člověk vkládá mezi sebe a předmět práce (např. pracovní prostředek, souhrn zkušeností, znalostí, způsobů a dovedností). Konkrétněji tímto pojmem rozumíme přírodní jevy, procesy a předměty, které člověk účelně a cílevědomě uzpůsobuje a používá ve formě různých nástrojů, strojů, zařízení, způsobů, metod a postupů k zvýšení své aktivity v boji s přírodou. [19]

3.3 Technické památky

Pojem technická památka je definován v § 2 zákona č. 22/1958 Sb.⁵ [37] DVOŘÁKOVÁ [5] a MAZÁČ [21] tuto definici upřesňují. Autoři technickými památkami rozumí jedinečné hmotné pozůstatky, které dokládají vývoj techniky, vědy a výroby v historii společnosti. Tyto památky jsou nejen připomínkou technické vyspělosti národa, ale také díla, která představují součinnost výtvarné a funkční stránky staveb.

3.3.1 Dělení technických památek

Základní rozdělení technických památek je podle jejich povahy, a to na nemovité (výrobně-technické stavby) a movité (zařízení a stroje).

⁵ Památkou je kulturní statek, který je dokladem historického vývoje společnosti, jejího umění, techniky, vědy a jiných oborů lidské práce a života, nebo jest jí dochované historické prostředí sídlištních celků a architektonických souborů, anebo věc, která má vztah k významným osobám a událostem dějin a kultury. [37]

LEDNICKÝ [15] dělí technické památky podle druhů oboru lidské činnosti na: památky hornictví a hutnictví, památky na zpracování zemědělských produktů, technické památky textilní výroby, památky výroby sklářské a keramické, památky vodárenství, komunikačního a vodního stavitelství, pevnostní stavby.

Další členění uvádí LEDNICKÝ, VANĚK, PYKA [17]. Autoři dělí technické památky do pěti základních tematických skupin podle jejich charakteru na:

- Prostory, kde dochází k úpravě a zpracování surovin a materiálů (např. továrny, mlýny, hutě, doly a další).
- Sklady, překladiště a úložiště pro nejrůznější suroviny a výrobky.
- Energetická díla (např. objekty pro distribuci energie, vody, tepla, ale také čistírny odpadních vod, spalovny nebo třídírny tuhého odpadu).
- Dopravní stavby (např. železnice, silnice, včetně potřebné vlastní infrastruktury v podobě doplňujících provozních budov, nádraží, přístavů, letišť).
- Sociální, servisní a obytné stavby spjaté s existencí určité průmyslové činnosti v daném místě.

3.3.2 Význam a využití technických památek

Technická a výrobní funkce jsou poznávacím znakem, který určuje rozdíly technických památek od ostatních kulturních památek. Funkce mají za cíl přizpůsobit přírodu potřebám člověka a vyrobit materiální statky. Dle MAZÁČE [21] v sobě technické památky skrývají uplatnění pokrokových technických principů, technologických metod a konstruktivních řešení, což představuje technickou hodnotu těchto památek. Vedle technické hodnoty vykazují tyto památky ještě další společenské hodnoty - historickou a dokumentární. Tyto hodnoty dokládají určitý vývoj příslušného výrobního odvětví, technického oboru a technologie v závislosti na dalších lokálních vazbách technických objektů k ekonomickému a společenskému vývoji. Technické památky mají také estetické a emocionální hodnoty. Dokládají, že člověk tvořil svá díla s rozumem i citem a že se lidská tvůrčí představitivost uplatnila nejen v technické funkci, ale i ve výtvarných formách. Továrny, těžní a vodárenské věže, vysoké pece, vodní nádrže, stejně jako mosty a železnice nebyly vždy rušivým zásahem do přírody

nebo sídlištního celku. Často vnesly do krajinného a urbanistického prostředí nové estetické prvky. [21]

Obraz českého města v minulosti tvořila trojice výškových dominant - věž hradu či zámku, věže kostela a věž radnice. S rozvojem průmyslu k nim přibýly další. Dýmající tovární komín zviditelnil v obrazu města dynamiku, sílu, modernost. Průmyslové objekty se tak postupně stávaly významnými dominantami a orientačními body města i krajiny nejen svou hmotou a výškou. LEDNICKÝ [16] (cit. podle CZUMALA [1])

Úlohou a postavením nemovitých technických památek v krajině se zabývá také LEDNICKÝ [15]. Technické památky posuzuje v širokých vztazích k celému životnímu prostředí, kde industriální památky a technická stavební díla zaujímají důležité postavení. Jsou zapojeny do procesu tvorby životního prostředí svou existencí i funkční náplní. Historická technická díla zpravidla neporušovala své prostředí. Svým řešením, materiálem, stejně jako prostorovými měřítky je doplňovala v esteticky vyvážený celek. Komplexní ochrana památky a jejího okolí před narušením je zcela na místě. Technické památky jsou významnou složkou historické krajiny a důležitým prvkem života a hospodářského vývoje obce. Jedním z prvořadých úkolů v této oblasti je vrátit tyto památky do života, což znamená hledat možnosti jak je přiblížit lidem a využít jejich přednosti.

V oblasti využití některých movitých památek to není takový problém. Jedná se především o dopravní prostředky (např. využití historických vlakových souprav formou nostalgických jízd). Atraktivní je zejména využití parních lokomotiv. V poslední době jsou široce rozšířené a využívané movitou technickou památkou automobily – veteráni. [15]

Technické památky, jak už bylo zdůrazněno, jsou cennou součástí světového kulturního a přírodního dědictví. Je v zájmu celé společnosti, aby byly tyto památky uchovány. LEDNICKÝ [16] (cit. podle DVOŘÁKOVÉ [7])

DVOŘÁKOVÁ [7] dále uvádí čtyři možné způsoby jejich využití:

- a) Provedení vnitřní rekonstrukce objektu, která by umožnila pokračovat v původní výrobě, přičemž vzhled i dispozice objektu by zůstaly zachovány a řádně udržovány. Veškerá tato činnost by se odehrávala pod dozorem orgánů památkové péče.
- b) Přestavba průmyslových objektů na muzea, hotely, restaurace, tržnice či zábavní střediska. Původní jedinečnost objektů by zůstala zachována. Došlo by ke změně využití objektu.
- c) Výstavba průmyslových skanzenů⁶ a tvorbou průmyslových muzeí, podnikových muzeálních expozic.
- d) Prohlídka historických provozů, kde se uchovala původní výroba.

MAZÁČ [21] vidí využití technických památek v jejich zpřístupnění jako prohlídkové objekty. Již při přípravě obnovy těchto objektů je třeba rozhodnout, zda mohou být zpřístupněny jako:

a) Prohlídkové objekty předvádějící původní výrobní funkci

Rozhodující úlohu má zjištění, zda je možné v rámci obnovy objektu zachovat funkční schopnost jejího technického a výrobního zařízení, nebo ji obnovit na základě částečné rekonstrukce. Zde mají možnost svého uplatnění objekty, které se po vyřazení z provozu zachovaly včetně produkčních zařízení.

b) Prohlídkové objekty v klidu

Jedná-li se o výrobní objekty, jež se dochovaly jen s částí technického a výrobního zařízení, které není schopno funkce, mohou být tyto objekty zpřístupněny jako prohlídkové objekty v klidu.

c) Tzv. zpřístupněné samoobslužné objekty

Pod tímto termínem autor uvádí způsob prezentace památky za pomoci informativních panelů se základními údaji o historii, funkci a významu objektu, pro větší názornost doplněné schématem výroby. Zpravidla se jedná o budovy nebo

⁶ Skanzen - muzeum v přírodě; nevidíme zde jen vitríny a exponáty, ale i ukázkou aktivní činnosti, např. venkovská kovárna bude mít pracujícího kováře apod.; jde o ukázkou tradiční české vesnice. [34]

jejich zbytky, například historické cihelny, vápenky, torza vysokých pecí, historických vodních děl, která jsou dosud v provozu. [21]

Velkou překážku pro zachování technických památek představují vysoké finanční náklady na renovaci, údržbu objektu a technologického zařízení, náklady na zabezpečení původního provozu. V řadě případů se jedná o náklady nezbytné. Přitažlivost technických památek spočívá především v možnosti vidět tyto objekty v aktuální provozní době. Náklady spojené s uchováním a zpřístupněním technických památek i s vybudováním potřebné infrastruktury jsou vysoké. Organizace pečující o technické památky a příslušné samosprávy nejsou často schopny samostatně financovat tak obrovské nákladové položky. Je tedy nutná finanční pomoc také ze státního rozpočtu.

Prodej produktu industriální turistiky vyžaduje přizpůsobení se požadavkům trhu. Vedle stanovení přiměřené ceny a formy nabídky je rozhodující i propagace. V oblasti průmyslové turistiky tak vnímáme prezentaci na vhodných veletrzích, prezentaci prostřednictvím médií, propagačních publikací, reklamních a informačních letáků. Současný turistický potenciál technických památek vzbuzuje stále větší zájem návštěvníků a slibuje dobré vyhlídky pro rozvoj industriální turistiky. Následující tabulka (tab. 3.2) uvádí pět nejnavštěvovanějších technických památek v České republice za rok 2008. [30]

Tab. 3.2 TOP 5 nejnavštěvovanějších technických památek za rok 2008

Technická památka	Lokalita	Návštěvnost (v tis.)
1. Rozhledna Petřín	Praha	308
2. Plzeňský Prazdroj	Plzeň	188
3. TV věž Žižkov	Praha	145
4. Hornické muzeum Příbram	Příbram	116
5. Škoda Auto muzeum	Mladá Boleslav	112

Zdroj: www.czechtourism.cz [30]

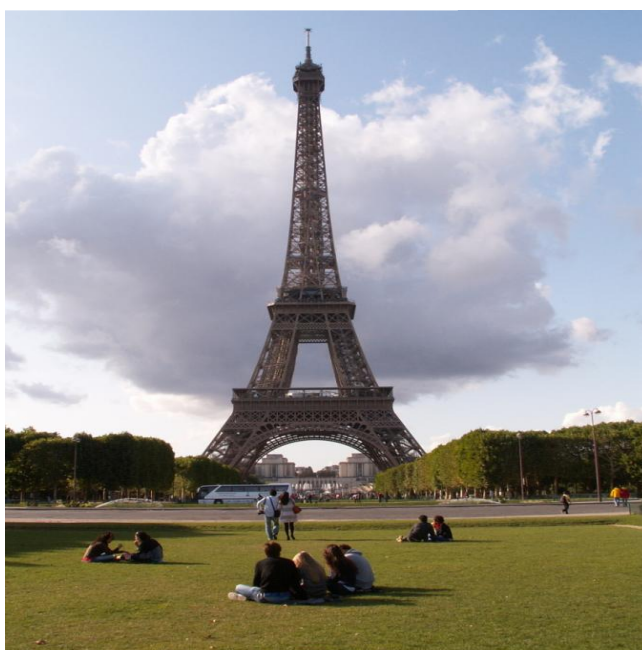
Dle LEDNICKÉHO [15] technické památky nepatří mezi turisticky nejatraktivnější. Návštěvníky jsou obvykle vzdělanci, studenti, odborná veřejnost. Motiv jejich návštěvy je většinou poznávací či vzdělávací. Pro zvýšení atraktivity je důležité začlenit technické památky do cestovního ruchu nenásilnou formou. Jako příklad zde autor uvádí Karlův most v Praze (obr. 3.2) či Eiffelovku věž v Paříži (obr. 3.3). Cestovní ruch zaměřený na technické památky a technické provozy může významným způsobem zvýšit atraktivnost a přitažlivost České republiky. Bylo by chybou této příležitosti nevyužít.

Obr. 3.2 Karlův most



Zdroj: www.kudyznudy.cz [28]

Obr. 3.3 Eiffelova věž v Paříži



Zdroj: www.gy.svitavy.cz [27]

4 VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA PAMÁTEK

4.1 Základní informace o zkoumaném území

Ostrava je statutární město na rozhraní Slezska a Moravy na severovýchodě České republiky, poblíž hranice s Polskem. Leží na soutoku Lučiny, Odry, Opavy a Ostravice. Město má výhodnou strategickou polohu - nachází se 10 km jižně od státní hranice s Polskem, 50 km západně od hranice se Slovenskem. Od hlavního města Prahy je vzdáleno 360 km, 170 km od Brna (druhého největšího města ČR), 90 km od polských Katovic, 310 km od Vídně. Ostravu tvoří celkem 23 městských obvodů (viz. obr. 4.1), ve kterých žije dohromady přes 315 000 obyvatel. Co do počtu obyvatel je třetím největším městem ČR, plošně druhým největším městem ČR (214 km²). Na území Ostravy leží také čtyři městské památkové zóny (Moravská Ostrava, Přívoz, Poruba, Vítkovice). [31]

Obr. 4.1 Městské obvody města Ostrava



Zdroj: www.wikipedia.cz [31]

Tvář tohoto města byla poznamenána průmyslovou historií, která vyvrcholila v 70. a 80. letech minulého století. Za více než 200 let svého průmyslového rozvoje (těžba uhlí a hutnictví) si Ostrava získala řadu přídomek – např. „Černá Ostrava“ a „Ocelové srdce republiky“. Poslední uhlí na území města bylo vytěženo v roce 1994. Tímto rokem skončila jedna etapa historie města.

Industriální dědictví je součástí obrazu města, ale i celého Moravskoslezského kraje. Koncentrace technických památek na území Ostravy a v nejbližším okolí města (tj. Ostravsko–Karvinské aglomeraci) nemá v České republice konkurenci. Najdeme zde jedinečné soubory staveb, dokumentující technický vývoj od počátků průmyslové revoluce až po období, kdy dochází k výrazné stagnaci výroby. Tyto stavby zde přitahují svou neopakovatelnou atmosférou, danou specifickými podmínkami místa jejich vzniku a vývoje. Ostravské technické památky jsou dokladem specifického životního stylu z období počátků průmyslové revoluce. Mnozí ještě stále město spojují s tou starou „Černou Ostravou“. Dnes je Ostrava vnímána jako město dynamických změn a velkého turistického potenciálu. [20]

Za nejvýznamnější technickou památku města Ostravy lze zcela jednoznačně považovat Dolní oblast Vítkovic (Důl Hlubina, vysoké pece a koksovna Vítkovických železáren), která je vyhlášena Národní kulturní památkou a spolu s areály Důl Anselm (Hornické muzeum OKD Ostrava – v rámci celého Moravskoslezského kraje pátý nejvyhledávanější turistický cíl za rok 2008, viz. tab. 4.3), Důl Michal a s areálem Jámy Vrbice aspiruje na zápis do seznamu Světového kulturního dědictví UNESCO.

Tab. 4.3 Nejnavštěvovanější cíle v Moravskoslezském kraji za rok 2008

Objekt CR	Návštěvnost (v tis.)
1. Zoo Ostrava	364
2. Miniuni + Slezskoostravský hrad + Sklep strašidel, Ostravské výstavy	362
3. Slezské muzeum Opava	164
4. Regionální muzeum Kopřivnice	95
5. Hornické muzeum OKD	84

Zdroj: www.czechtourism.cz [30]

V současnosti je město kulturním a vzdělávacím centrem regionu. Jsou zde dvě univerzity (Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Ostravská univerzita), studio České televize a Českého rozhlasu a další kulturní instituce. V rámci cestovního ruchu láká Ostrava návštěvníky různorodými akcemi, ať jsou to hudební festivaly (mezinárodní festival Colours of Ostrava, Janáčkův máj a Janáčkovy Hukvaldy), divadelní (např. mezinárodní loutkářský festival Spectaculo Interesse Ostrava), folklorní (festival Folklor bez hranic Ostrava) či sportovní (např. atletický mítink Zlatá tretra Ostrava, každoročně pořádaný od roku 1961). Přestože je Ostrava průmyslové město, připadá na jednoho jejího obyvatele celých 30 m² zeleně. Dostatek této zeleně a příměstských lesů dává Ostravě možnost budovat řadu sportovišť. V Ostravě se nachází také jedno z největších přírodních koupališť střední Evropy, s plochou 41 200 m² připomínající spíše malou přehradu. Na samém okraji Ostravy začíná CHKO Poodří, mimořádně vhodná pro pěší turistiku, cykloturistiku a rybolov. Nad soutokem řek Odry a Ostravice, leží národní přírodní památka Landek (turisticky významná lokalita z hlediska přírodovědy, geologie, archeologie a hornictví). Blízkost Beskyd a Jeseníků pak dává množství námětů na turistické a lyžařské trasy. Za hranicemi Ostravy (asi 15 km severně od centra města) pak najdeme 18jamkové golfové hřiště v Šilheřovicích. [32]

4.2 Vybrané technické památky v Ostravě

MATĚJ [20] člení technické památky Ostravy do osmi profilových oborů:

- DOPRAVA
- ELEKTROENERGETIKA
- HORNICTVÍ
- HUTNICTVÍ A STROJÍRENSTVÍ
- CHEMICKÝ PRŮMYSL
- PLYNÁRENSTVÍ
- POTRAVINÁŘSTVÍ
- VODOHOSPODÁŘSTVÍ

Všechny technické památky si zaslouží naší pozornost. Město Ostrava nabízí obrovský počet těchto památek. Pokud bych nechtěl opomenout ani jednu z nich, byla by má práce obsáhlejší. Z každého výrobního odvětví jsem proto vybral technickou památku dle mého názoru nejznámější.

DOPRAVA

- **Řetězový most / Říšský most / most Miloše Sýkory – KP**

(Moravská Ostrava, ulice 28. října)

Most byl vystavěn v letech 1847-1851 na místě staršího dřevěného mostu. V roce 1886 se most zřítíl a na jeho místě byl s využitím původních kamenných mostních částí vystavěn ocelový obloukový příhradový most se spodní mostovkou (vyrobený Vítkovickými železárnami). Nový, stávající most byl vybudován v letech 1912-1914 podle projektu Ing. G. Hermanna. Příhradový oblouk má rozpětí 60 m, vzepětí 7 m a šířku mostovky 16,35 m (dodavatelem ocelových částí - mostárna Vítkovických železáren). V blízkosti mostu se nachází pomník Miloše Sýkory, místního občana, který při osvobození 1945 položil život za záchranu mostu. [20]

➤ *Volně přístupný objekt.*

- **Výpravní budova železniční stanice Ostrava-Svinov – KP**

(Ostrava-Svinov)

Železniční stanice Ostrava-Svinov je třetím největším nádražím v České republice. Výpravní budova tohoto nádraží byla uvedena do provozu roku 1847. Její dnešní podoba je výsledkem dlouhého stavebního vývoje.

V 80. letech 20. století byla provedena rekonstrukce, při níž byla v přednádraží budova rozšířena prosklenou přístavbou podle projektu arch. Václava Filandera. [20]

- *Volně přístupný objekt.*

Obr. 4.2 Železniční stanice Ostrava-Svinov



Zdroj: vlastní foto

ELEKTROENERGETIKA

- **Elektrárna koksovny Karolina – KP**

(Moravská Ostrava, ulice 28. října)

Z všech objektů elektrárny zůstala zachována pouze první budova z roku 1905. Výrazně podélná hmota je pročleněna středním rizalitem. Její architektonické pojetí využívá kombinaci červených a bílých cihel, kamenných článků, skleněných tvarovek. Původně zde bylo 6 motorů na koksárenský plyn, na něž byly napojeny alternátory, každý o výkonu 440 kW. Zařízení bylo postupně doplňováno parními turbinami. Roku 1925 byla v novém, v 90. letech 20. století demolovaném objektu, instalována čtyřstupňová turbina z První brněnské strojírny s alternátorem Siemens o výkonu 23 000 kW a v roce 1930 turbosoustrojí Brown-Boveri o výkonu 36 000 kW. V současnosti je objekt bez technického zařízení. Byl vypracován projekt

Nová Karolina, podle kterého budou budovy tzv. Dvojhalí a elektroústředny rekonstruovány. V budově Dvojhalí by se měly pořádat koncerty a jednorázové akce. Menší objekt, objekt elektroústředny pak bude určen zejména pro stálější akce a výstavy. [20]

Obr. 4.3 Elektrárna koksovny Karolina spolu se zachovalým tzv. Dvojhalím



Zdroj: www.ostravaci.cz [26]

HORNICTVÍ

- **Důl Hlubina / Bohumil Laušman / Hlubina – KP**
(Moravská Ostrava)
-

Důl Hlubina (Tiefbauschacht) byl založen roku 1852 S. M. Rothschildem, ve snaze těžít uhlí přímo v místě jeho největší spotřeby - v blízkosti Vítkovických železáren. Navazoval tak na sebe technologický tok od těžby uhlí přes jeho koksování a použití při výrobě železa ve vysokých pecích. V roce 1954 byla založena větrná jáma a spolu s těžní jámou z roku 1852 byly spojeny do jednoho objektu jámové budovy a strojovny. V roce 1899 pak byla postavena nová budova koupelny a cechovny podle projektu Felixe Neumanna. V letech 1921-24 byla vybudována nová těžní jáma a vystavěny povrchové objekty (jámová budova s těžní věží, oběh vozů, strojovna).

Původní jámová budova byla částečně demolována a její torzo upraveno na kompresorovnu. Těžba zde byla ukončena roku 1991. [20]

- *Vstup do areálu na povolení Diama s.p. (vlastník dolu).*
- *Prohlídka s průvodcem na základě předchozí objednávky.*

Obr. 4.4 Důl Hlubina



Zdroj: vlastní foto

- **Větrná jáma Vrbice – KP**

(Hrušov, viditelná ze železniční trati z Ostravy do Bohumína, ulice Bohumínská)

Jáma Vrbice byla vybudována v letech 1911-1913 společností Severní dráha Ferdinandova jako jáma výdušná pro Důl Hubert, těsně vedle hlavní železniční tratě Vídeň-Krakow. Tento ucelený komplex z režného zdiva krytého mansardovou střechou zahrnoval jámovou budovu, malou příhradovou těžní věž a dvě ventilátorovny po stranách. Z technického zařízení je dochován unikátní elektrický těžní stroj firmy AEG (1916), který se nachází ve strojovně, a elektrický pístový kompresor Siemens-Schuckert (1913) v kompresorovně. Na přelomu 50. a 60. let 20. století proběhlo rozšíření areálu citlivou dostavbou. Provoz byl ukončen v roce 1994. Jámová budova s těžní věží a strojovna byly prohlášeny kulturními památkami. [20]

- *Vlastník OKD- DPB Paskov.*
- *Turisticky atraktivní objekt.*

CHEMICKÝ PRŮMYSL

- **Československé továrny na dusíkaté látky / Moravské chemické závody**

(Mariánské Hory, Chemická 1/2039, po severní straně železniční trati mezi stanicemi Ostrava-hlavní nádraží a Ostrava-Svinov)

Podle projektu architekta Bohumila Hübshmana byla roku 1927 vybudována továrna, jejíž dominantou je 35 m vysoká vodárenská věž s nápadným tzv. kubusem nádrže. Pozitivními faktory pro výstavbu továrny byly vyhodnoceny zejména dostatečný zdroj užitkové vody z Odry, blízkost koksovny i elektrárny, železniční dostupnost. [20]

PLYNÁRENSTVÍ

- **Plynojem – KP**

(Vítkovice, ulice Halasova, v areálu Vítkovických železáren)

Vítkovický plynojem z roku 1910 (objem 10 000 m³) je nejstarší a výtvarně nejpůsobivější plynojem v ostravské aglomeraci. Dnes je plynojem využíván jako sklad. [20]

Obr. 4.5 Plynojem



Zdroj: vlastní foto

POTRAVINÁŘSTVÍ

- **Český akciový pivovar se sladovnou / Pivovar Ostravar**

(Moravská Ostrava, ulice Hornopolní 57)

První pivo se zde začalo stáčet roku 1898. Architektonicky jednotný areál byl tvořen objekty z režného zdiva. Ve 2. polovině 20. století zde proběhla rozsáhlá modernizace a rekonstrukce. Dochována je sladovna, vystavěná M. Strassmannem po roce 1893 (ulice Hornopolní, severně od křižovatky). Pivovar je v provozu, ve staré varně se nachází expozice pivovarského muzea. Prohlídka začíná na varně a končí degustací piva. [20]

VODOHOSPODÁŘSTVÍ

- **Městská vodárna**

(Nová Ves u Ostravy, křižovatka ulic Plzeňská a 28. října)

Jako romantizující areál s budovami z režného a hrázděného zdiva byla vybudována roku 1890 městská vodárna. Voda byla přečerpávána do sběrné studny z hloubky přibližně 20 m. Upravená a vyčištěná pitná voda byla přečerpávána do vyrovnávacího vodojemu na Hladnově a zásobovala Moravskou a Slezskou Ostravu, Mariánské Hory, Novou Ves, Bohumín (z části pro průmyslové účely). Vodárna ztratila svůj význam po výstavbě vodních nádrží v Beskydech a na řece Moravici. Celý areál vodárny (včetně studní) zůstává dodnes zachován jako strategický zdroj. [20]

➤ *Dnes je již mimo provoz.*

➤ *Volně přístupný objekt – pouze vnější prohlídka.*

- **Vodárenská věž – věž kostela sv. Pavla – KP**

(Vítkovice, Mírové náměstí)

V letech 1880-82 byla pro nedostatek finančních prostředků na výstavbu kostela sv. Pavla postavena jeho věž jako vodárna (Vítkovickými železárnami). Loď kostela byla pak vybudována v letech 1884-86 podle návrhu vídeňského architekta Augusta Kirsteina. S dostavbou kostela byla věž, jež tvoří pohledovou dominantu náměstí, zvýšena o zvonici a ukončena vysokou jehlovou střechou. [20]

Obr. 4.6 Kostel sv. Pavla



Zdroj: vlastní foto

OSTATNÍ

- **Vyhlídková věž Nové radnice**

(Moravská Ostrava, Prokešovo náměstí)

Obr. 4.7 Nová radnice



Zdroj: vlastní foto

Ostravská radnice je největší radniční budovou, největší radniční vyhlídkovou věží v republice (85,6 m). Věž umožňuje rozhled až do nedalekého Polska. Po setmění je radniční věž nasvícena světelnými pásy, které zvýrazňují její tvar. Vyhlídková věž Nové radnice je celoročně přístupná veřejnosti. Najdeme zde sídlo statutárního města Ostravy, Úřadu městského obvodu Moravská Ostrava a Přívoz, Moravskoslezské vědecké knihovny, pobočky České spořitelny a detašovaných pracovišť několika ministerstev, dále pobočku **MIC** a radniční restauraci.

4.2.1 Nejvýznamnější technické památky v Ostravě

Strojní jáma / Důl Anselm / Petershoffen I-IV / Masaryk I / Eduard Urx /

Hornické muzeum OKD – KP

(Petřkovice, ulice Pod Landekem)

Důl Anselm, založen roku 1835, se nacházel uprostřed důlního pole Ferdinandova štěstí (do roku 1839 součástí komplexu tzv. Kombinovaných hlučínských dolů - vlastníkem byla kapitula olomouckého arcibiskupství, která jej v roce 1843 odprodala S. M. Rothschildovi). Důlní pole Dolu Anselm později zahrnovala pole Hlučínských dolů, Šilheřovických dolů a dolů Ferdinandovo štěstí. Po převzetí dolu byl tehdejší název Strojní jáma změněn na Důl Anselm (od roku 1894 součástí Vítkovického horního a hutního těžářství). Název se měnil v roce 1942 - Petershoffen I-IV, 1945 - Anselm, 1946 - Masaryk I, 1952 - Eduard Urx I a v roce 1991 byl vrácen původní název Anselm. Těžba v důlním poli Dolu Anselm byla ukončena roku 1991, v roce 1992 byla jáma zasypána. [20]

Největší hornické muzeum v ČR se nachází na úpatí vrchu Landek (NPP), který je světově známou lokalitou z pohledu geologie, archeologie, historie, přírodovědy a hornictví a také unikátním nálezem Landecké Venuše. Muzeum bylo provizorně umístěno do suterénu Domu umění, který byl otevřen v roce 1926. Teprve v roce 1978 podali pracovníci tehdejšího Dolu Vítězný únor (Důl Odra) návrh zřídit hornické muzeum na Dole Eduard Urx (později Anselm). Tento záměr se podařilo legalizovat uzavřením smlouvy mezi OKD a městem Ostrava. Muzeum pak bylo otevřeno dne 4. prosince 1993 na svátek sv. Barborky, patronky horníků, a od roku 1994 slouží nepřetržitě veřejnosti. Součástí muzea je i sportovní a odpočinkový areál, dětský koutek, lanové centrum, cyklistická stezka Odra-Landek, hřiště pro plážový volejbal, nohejbal, basketbal, tenisové kurty a další. Čtrnáct budov je zapsáno v seznamu chráněných kulturních památek ČR. [16]

Expozice muzea:

- rekonstrukce sídliště lovců mamutů,
- povrchové expozice důlních strojů a zařízení,
- expozice vývoje osídlení, vývoj důlních svítidel, základní důlní profese, báňské záchranářství (největší a nejúplnější v Evropě) umístěné ve výstavní budově,

- expozice v podzemí budovy č. 31 představující „fárání“ těžní klecí do podzemí, 250 m důlních chodeb, imitace důlních pracovišť včetně dvou stěnových porubů,
 - štoly František a Albert z roku 1830 přibližující atmosféru 19. století s originálními výchozy uhelných slojí.
- *Volně přístupný objekt (vstupné v rámci Hornického muzea).*
 - ***Turisticky atraktivní objekt.***

Obr. 4.8 Hornické muzeum OKD



Zdroj: vlastní foto

Zdroje financování:

Hornické muzeum OKD je plně financováno jako podnikové muzeum společnosti OKD, a.s.. Téměř každoroční finanční ztrátu se částečně snaží snížit vyšším počtem platících návštěvníků a pořádáním různých akcí. Celý areál muzea nabízí netradiční prostory pro kongresovou a incentivní turistiku, ale také řadu dalších doprovodných aktivit. Kompresorovna, umístěná vedle těžní budovy, nabízí místo až pro 700 osob. Pořádají se zde různé firemní akce, společenské akce, výstavy, koncerty. Jako přednáškový sál, pro pořádání různých workshopů, seminářů či konferencí, pak může sloužit výstavní budova o kapacitě 80 osob.

Návštěvnost:

Rok 2007	83 095
Rok 2008	84 062
Rok 2009	99 158

Otevírací doba:

Celoročně (mimo Po) 9:00 – 19:00 hod.

- vstupy každou celou hodinu; poslední prohlídka je v 16:00 hod,
- vstupné - odlišné dle zvolené trasy (malá, střední, velká); 70 – 250 ,- Kč/dospělá osoba; 35 – 100 ,- Kč/děti 6-15 let, důchodci, studenti, vojáci; děti do 6 let zdarma.

Občerstvení:

V areálu muzea je umístěna stylová hornická restaurace „Harenda u Barborky“ poskytující charakteristické hornické občerstvení i běžný sortiment jídel za přijatelné ceny. Ve sportovní části areálu je nově otevřené Bistro u Landecké Venuše.

Důl Michal / Petr Cingr - NKP

(Michálkovice, ulice Československé armády)

Historie tohoto dolu sahá do roku 1843. Hlubinný Důl Michal byl původně pojmenován podle c. k. dvorního rady Michaela Layera, jenž výrazně přispěl k rozvoji uhelného hornictví v Rakousku. V roce 1946 byl přejmenován po ostravském levicovém vůdci Petru Cingrovi. Těžební činnost zde byla ukončena v roce 1993. Důl Michal je zahrnut do indikativního seznamu České republiky pro zápis do světového kulturního dědictví UNESCO. Součástí areálu je jedinečný soubor elektrických těžních strojů a kompresorů z počátku elektrifikace, dále hornické koupelny, bývalé lampovny, dopravní mosty s výklopníky, těžní budova s důlními klecemi. Prohlídková trasa umožňuje procházet stejnou cestou jakou každodenně absolvovali horníci při nástupu do práce. Expozice má tak charakter „posledního pracovního dne“. Prostory hlavní budovy jsou často využívány pro výstavy, divadelní představení a další kulturní a společenské akce. [16]

- *Volně přístupný objekt.*
- *Turisticky atraktivní objekt.*

Obr: 4.9 Důl Michal



Zdroj: www.dul-michal.cz [25]

Zdroje financování:

- Ministerstvo kultury České republiky – Jedná se o hlavní zdroj financování (desetimilionové dotace), který slouží například k úhradě mezd, výdajů za plyn, elektřiny (cca 6-7 milionů korun/rok).
- Příjmy z pronájmů (např. anténa telefonní společnosti Vodafone, umístěná na těžní věži), ze vstupného, pořádání společenských akcí (např. svatební obřady, módní přehlídky aj.).
- Dalším zdrojem příjmů jsou sponzorské příspěvky.
- PZAD (Program záchrany architektonického dědictví) – (4-5 milionů korun/rok)
Z tohoto programu jsou financovány některé opravy budov v areálu Dolu Michal, např. v roce 2011 je plánována rekonstrukce těžní věže (předpokládané výdaje činí zhruba 10-11 milionů korun).
- Norské fondy – Z těchto fondů čerpá Důl Michal od roku 2008 dotace (zhruba 13 milionu korun), které jsou využity na opravu vstupní budovy dolu (nové kanceláře, dílny, prodejna vstupenek, služební kancelář ostrahy areálu apod.).

Návštěvnost:

Rok 2007	4 703 návštěvníků
Rok 2008	11 904 návštěvníků
Rok 2009	8 434 návštěvníků

Otevírací doba:

Duben, říjen (So - Ne) 9:00 – 17:00 hod

Květen – září (Út - Ne) 9:00 – 17:00 hod

Červenec, srpen (Út - Ne) 9:00 – 19:00 hod

- vstupy v 9:00, 11:00, 13:00, 15:00 hod (červenec, srpen – navíc v 17:00 hod),

- vstupné - 80,- Kč/dospělá osoba; děti nad 6 let, studenti 50,- Kč; děti do 6 let zdarma.

Občerstvení:

V tomto roce by zde měla být vybudována prodejna suvenýrů a kavárna s expozicí Dolu Michal, kde se návštěvníci budou moci občerstvit a příjemně trávit čas před samotnou prohlídkou.

Areál dolní oblasti Vítkovic - EKD

(Vítkovice, ulice Ruská), HUTNICTVÍ A STROJÍRENSTVÍ

Vznik celého areálu začal založením Rudolfovy huti (později Vítkovické železářny) olomouckým arcibiskupem Rudolfem v roce 1828. První pudlovací pec v Rakousko-Uherské monarchii pak byla uvedena do provozu v roce 1830, první vysoká pec v roce 1836, druhá v roce 1838. Důl Hlubina vznikl v roce 1852 a následoval další vývoj. V 80. letech 19. století byla dále vystavěna mostárna (vyrobila např. ocelový Most Miloše Sýkory), rourovna a bessemerovna (dnešní stará ocelárna), od roku 1909 byla budována nová ocelárna a válcovna. Komplex hal mostárny a kotlářny vyplňuje prostor vymezený ulicemi Ruskou, Výstavní, Pohraniční a 1. máje.

Obr. 4.10 Historický pohled na areál Vítkovických železáren



Zdroj: www.mkr.cz [36]

Vítkovické železářny jsou podnikem těžkého strojírenství, unikátním svou polohou přímo v městské zástavbě v Ostravě-Vítkovicích. S Dolem Hlubina vytváří koksovna a vysoké pece Vítkovických železáren propojený komplex, jenž nemá u nás, ale i ve světě obdoby. Výjimečná hodnota tohoto areálu, o ploše 300 hektarů, spočívá v soustředění technologie od těžby uhlí, přes koksování k výrobě železa na jednom místě a v nezaměnitelném panoramatu jižní Ostravy, nazývaném také „Ostravské Hradčany“, jež se stalo jedním ze symbolů města. Provoz je od roku 1998 zastaven.

Jednotlivé provozy areálu jsou od srpna roku 2007 zpřístupněny pro veřejnost formou industriálního skanzenu. Prohlídková trasa, která začíná a končí na vrátnici č. 1 pod hlavní příjezdovou komunikací do Ostravy od Frýdku-Místku, vede areálem šachty Hlubina a Dolní oblasti s koksárenskou baterií č. 5, strojovnou, velínem a energetickou ústřednou s pístovými dmýchadly. [20]

Na podzim roku 2000 byl areál Dolní oblasti prohlášen za kulturní technickou památku, v červnu 2002 za národní kulturní památku a díky své unikátnosti aspiruje i na zápis do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. V loňském roce získal tento areál titul „Evropské kulturní dědictví“.

- ***Turisticky atraktivní objekt.***
- *Areál není volně přístupný.*
- *Prohlídka s průvodcem na základě předchozí objednávky.*

Obr. 4.11 Areál Vítkovických železáren – Dolní oblast Vítkovic



Zdroj: vlastní foto

Zdroje financování:

Celý areál je pod záštitou zájmového sdružení právnických osob Dolní oblast Vítkovic, jejímiž členy jsou:

- VÍTKOVICE, a.s., strojírenská společnost, která je vlastníkem areálu národní kulturní památky vysokých pecí, všechny projekty zamýšlené na území Dolní oblasti jsou připravovány s jejím podílovým anebo úplným financováním,
- VÍTKOVICE HEAVY MACHINERY, a. s.,
- společnost REVMONT, a.s.,
- Vysoká škola báňská -Technická univerzita Ostrava (spíše vědecké financování).

Na obnově historického industriálního areálu se bude podílet také Národní památkový ústav, Moravskoslezský kraj a statutární město Ostrava. Projekt „Zpřístupnění a nové využití NKP Vítkovice“ je spolufinancován z prostředků Evropské unie, Evropského fondu pro regionální rozvoj, který přispěl dotací 500 milionů korun. V rámci tohoto projektu budou rekonstruovány tyto objekty:

- VI. Energetická ústředna, ze které bude interaktivní muzeum, výukový prostor a speciální laboratoře.
- Vysoká pec č. 1 a související technologická zařízení, která se promění v technickou „naučnou stezku“ (s popisy míst a procesů, které se v nich odehrávaly).
- Historický plynojem z roku 1921, jenž bude sloužit jako multifunkční centrum s kongresovým sálem pro 1500 lidí, galerií i kavárnou. [36]

Nové Vítkovice jsou největším projektem svého druhu v České republice. Součástí tohoto areálu bude vysoké školství, věda, výzkum, centrum technického vzdělávání, byty, objekty určené pro kulturu a sport. Záměry počítají s unikátním univerzitním a výzkumným centrem, s obchody, galerií, kanceláři i veřejnými sportovišti. Díky návaznosti na Novou Karolinu se zároveň výrazně rozšíří centrum města. [36]

Návštěvnost:

Rok 2007 (května-října) zhruba 5 200 návštěvníků.

- Po dokončení projektu „Nové Vítkovice“ se očekává roční návštěvnost až 400 000.

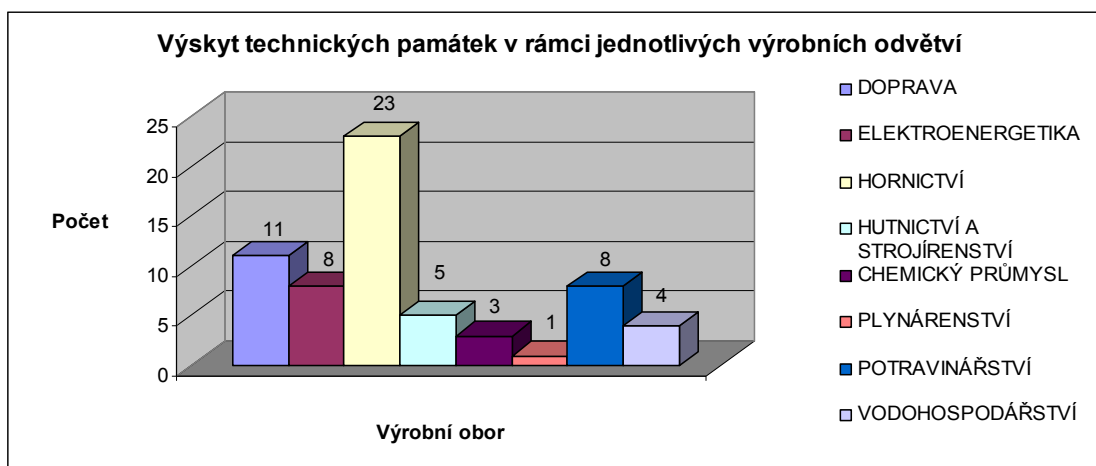
Otevírací doba:

Květen – Říjen (Po – Pá) pouze pro skupiny na objednávku
(So – Ne) 10:00 – 17:00

- vstupy vždy v 10:00, 12:00, 14:00, 16:00 hod,
- vstupné – 80,- Kč/osoba; žáci, pedagogický doprovod 40,- Kč.

4.2.2 Počet technických památek dle výrobního odvětví

Graf 4.1:



Zdroj: Technické památky v Ostravě [20]

Nejvyšší počet technických památek v Ostravě je z oboru hornictví - zhruba 37 % všech technických památek ve městě. Druhé největší zastoupení má obor doprava – 17 %. V rámci dopravy se jedná zejména o výpravní budovy železničních stanic, dále pak most (Most Miloše Sýkory) a měničny elektrického proudu pro potřeby elektrické dráhy. Shodný počet technických památek je z elektroenergetiky (převážně elektrárny) a potravinářství (pivovary, lihovary, mlékárna), tvoří bezmála 13 % všech technických památek. Následuje hutnictví a strojírenství, vodohospodářství, chemický průmysl. Z oboru plynárenství můžeme najít jeden plynojem, který se nachází v areálu Vítkovických železáren.

5 KONKRÉTNÍ VÝSLEDKY PRŮZKUMU A VÝZKUMU

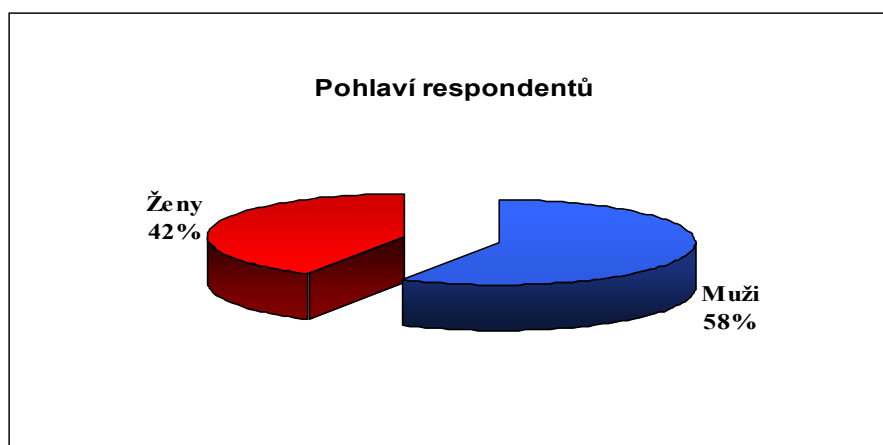
Marketingový výzkum proběhl v dubnu 2010 v Ostravě. Jako techniku terénního sběru informací jsem zvolil metodu dotazníkového šetření. Cílem výzkumu bylo seznámit se s povědomím, zájmem a postojem společnosti k technickým památkám, jež se nachází v městě Ostrava.

Anketní dotazník, který je součástí přílohy (Příloha 1), obsahoval identifikační otázky (např. pohlaví, věk), dále otázky týkající se technických památek (znalost pojmu technická památka, znalost technických památek v Ostravě apod.) – celkem deset otázek (u některých mohli respondenti uvést více odpovědí), z nichž dvě byly otevřeného typu.

Bylo osloveno 130 respondentů. Cílovou skupinou pro marketingový výzkum byli především občané města Ostravy a přilehlých oblastí (např. Hlučína, Rychvaldu, Petřvaldu, Paskova). Většina dotazovaných byla oslovena mnou osobně. Další část respondentů odpovídala prostřednictvím internetu (resp. emailové pošty). Vyplněné dotazníky pak byly zpracovány ručně, čárkovací metodou, interpretovány pomocí grafů a tabulek s krátkými komentáři. Veškeré získané údaje byly anonymní.

Profil respondentů dotazníkového šetření

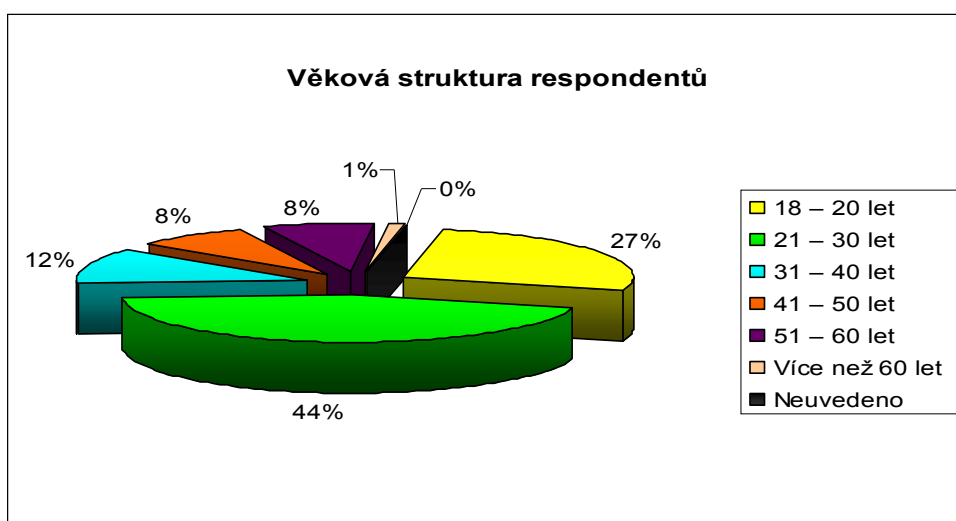
Graf 5.1:



Zdroj: vlastní šetření

Ankety se zúčastnilo 130 respondentů, z toho 58 % mužů a 42 % žen.

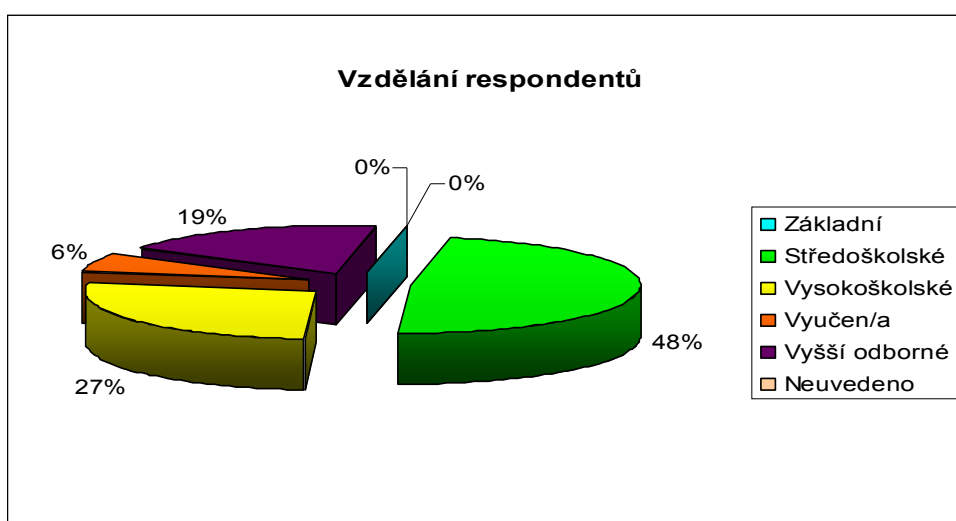
Graf 5.2:



Zdroj: vlastní šetření

Největší zastoupení z hlediska věku tvoří skupina respondentů ve věku 21 - 30 let (44 % všech respondentů). Druhá nejpočetnější byla skupina ve věku 18 až 20 let (27 %). Nejmenší skupinu tvoří respondenti nad 60 let – 1 %.

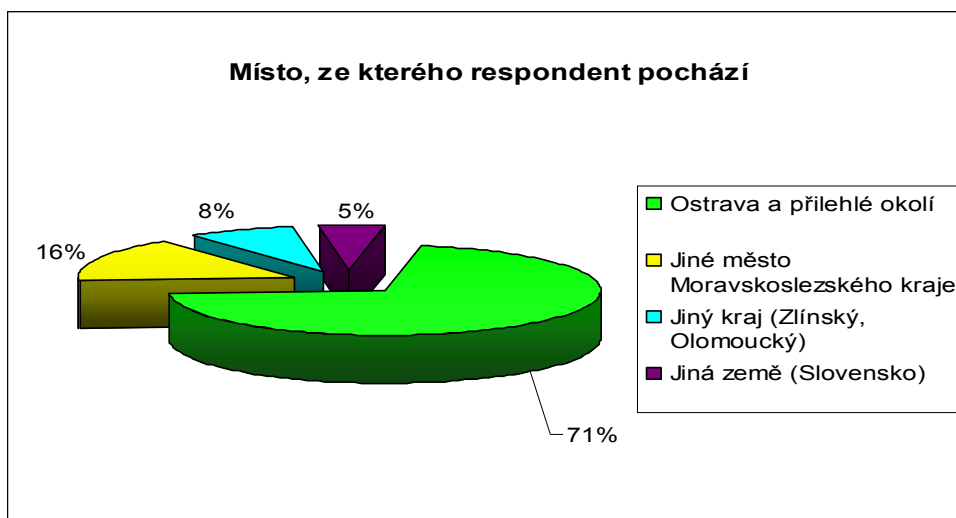
Graf 5.3:



Zdroj: vlastní šetření

Středoškolsky zastoupených respondentů bylo nejvyšší procento – 48 %. K dotazníku se vyjádřilo také poměrně velké množství vysokoškolsky vzdělaných obyvatel, 27 %. Na třetím místě jsou absolventi vyšších odborných škol (19 %). Vyučených respondentů bylo nejméně (6 %).

Graf 5.4:

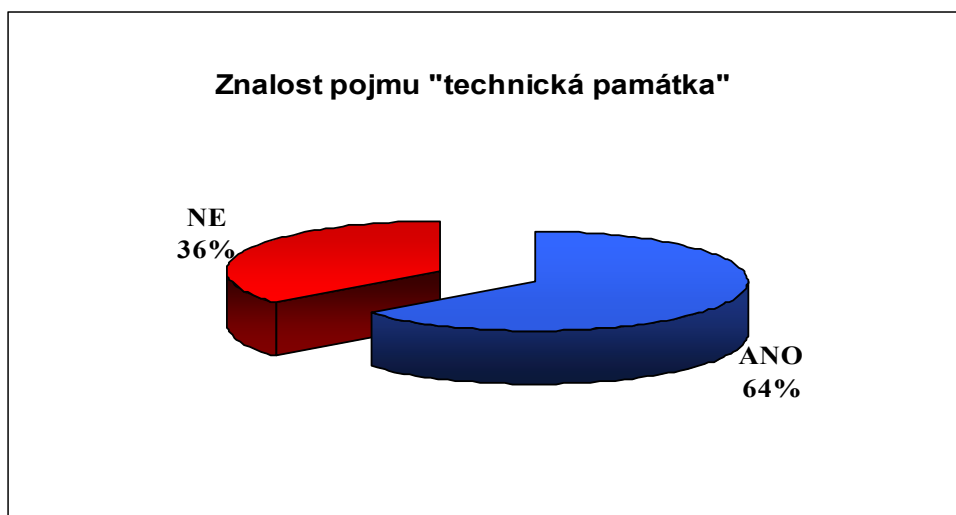


Zdroj: vlastní šetření

Nejčastějšími respondenty jsou obyvatelé Ostravy, popř. přilehlého okolí, a to z toho důvodu, že se technické památky v Ostravě těchto respondentů bezprostředně týkají. Následují respondenti z jiných měst Moravskoslezského kraje (především z Bohumína, Karviné, Frýdku-Místku). Ankety se zúčastnilo také 5 % respondentů pocházejících ze Slovenské republiky.

Výsledky dotazníkového šetření

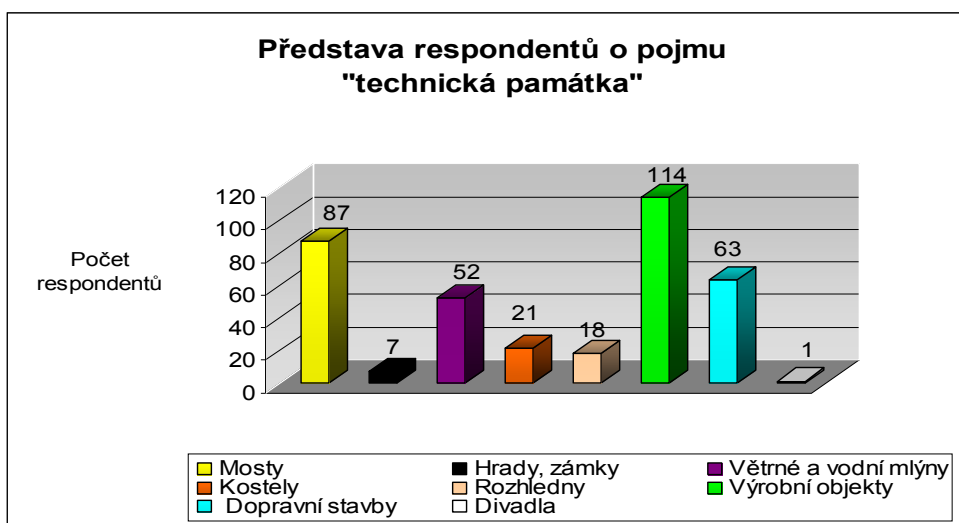
Graf 5.5:



Zdroj: vlastní šetření

Zhruba 64 % dotazovaných respondentů zná pojem technická památka, což se dle mého názoru dá považovat za úspěch.

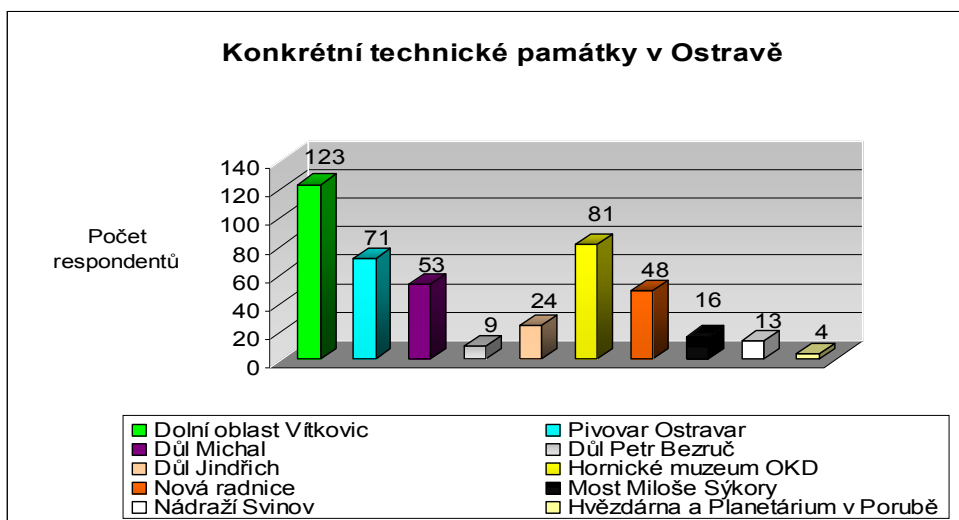
Graf 5.6:



Zdroj: vlastní šetření

Většina respondentů (114) za technickou památku správně považuje výrobní objekty (továrny, doly, pivovary aj.). Mosty a jiné dopravní stavby (např. budovy železničních stanic) řadí 87, resp. 63 respondentů rovněž správně mezi technické památky. U 7 dotazovaných se chybně objevily hrady a zámky, které řadíme mezi kulturní památky architektonické.

Graf 5.7:

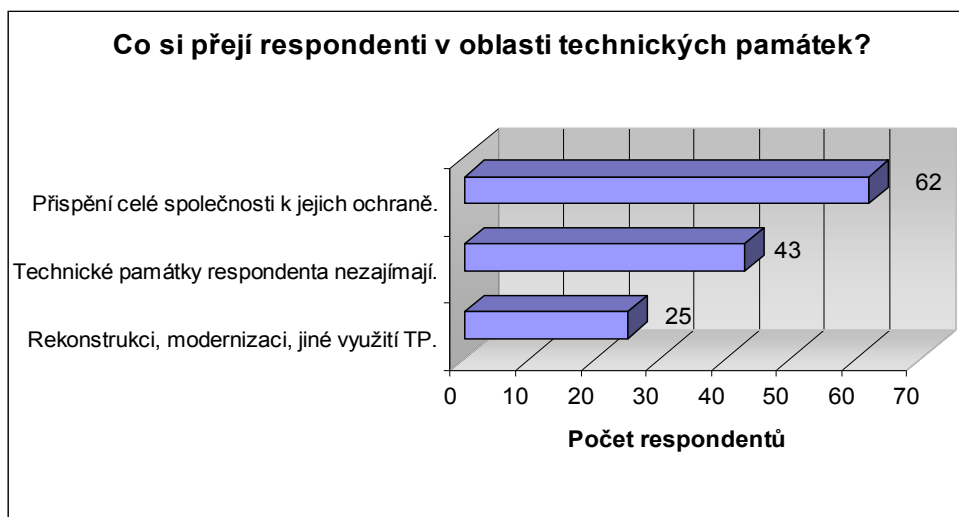


Zdroj: vlastní výzkum

Nejvíce respondentů, a to 123 jako konkrétní technickou památku v Ostravě uvedlo Dolní oblasti Vítkovic. Druhou nejznámější technickou památkou je Hornické muzeum OKD (81 dotazovaných). Z výsledku vyplývá, že nejméně známou

technickou památkou je pro většinu respondentů Hvězdárna a Planetárium v Porubě, uvedená ve 3 případech.

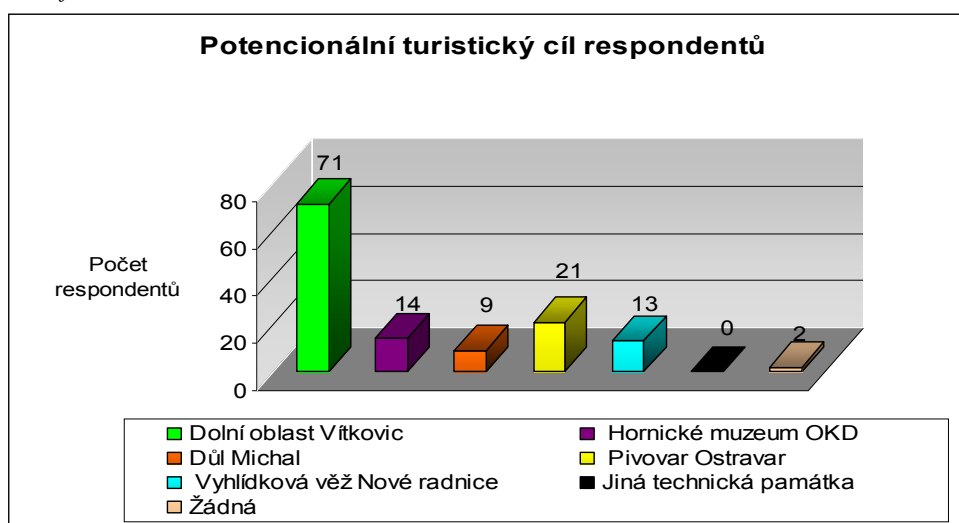
Graf 5.8:



Zdroj: vlastní šetření

Každá technická památka zdůrazňuje význam techniky, která město Ostrava proslavila nejen v České republice. Tento fakt si uvědomuje 62 dotazovaných, pro které je ochrana technických památek nutná. Až 43 respondentů, tedy 33 % všech dotazovaných, o technické památky nejeví zájem. Rekonstrukci, popř. drobnou modernizaci a následné navržení jiného využití by uvítalo 25 respondentů. Dle jejich názoru by v prostorách vybraných technických památek mohly být zřízeny kavárny, restaurace, muzea, divadla a jiná kulturní zařízení s industriální tematikou.

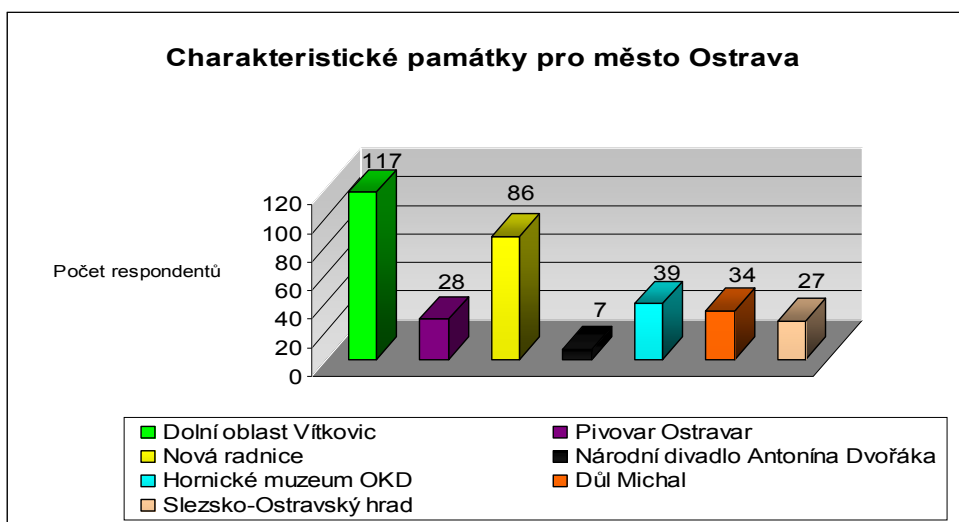
Graf 5.9:



Zdroj: vlastní šetření

Turisticky nejatraktivnější technickou památkou zvolilo 71 dotazovaných (přes 55 %) Dolní oblasti Vítkovic. S velkým odstupem je pak Pivovar Ostravar – 21 dotazovaných. Pouze 2 respondenti by nezvolili žádnou z technických památek.

Graf 5.10:



Zdroj: vlastní šetření

Město Ostrava se může pyšnit řadou památek, připomínajících hornickou a hutnickou činnost, která byla resp. je pro toto město typická. Nejtypičtější památkou byl zvolen areál Dolní oblasti Vítkovic – 117 hlasů (35 %), jenž je unikátní u nás, ale i ve světě. Druhé místo obsadila Nová radnice města Ostrava, zvolená v 86 případech. Dle mého názoru tomuto výsledku napomáhá fakt, že obě památky jsou nejviditelnější i v noci (osvětlené) a jsou tedy dobře zapamatovatelné. Hornické muzeum OKD se zdá být nejtypičtější pro 39 respondentů. Nejméně charakteristickou památkou města Ostrava je budova Národního divadla Antonína Dvořáka (2 %).

6 ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

Jako výrazný potenciál na trhu cestovního ruchu v rámci České republiky lze považovat kulturní a poznávací cestovní ruch. Zde se naskýtá příležitost pro využití technických památek i technických provozů, které se na našem území zachovaly ve velkém počtu a často představují jedinečné světové unikáty. Industriální bohatství se může stát významnou konkurenceschopností města Ostravy právě v oblasti poznávacího cestovního ruchu. Záchrana technických objektů by tak měla být prvořadým úkolem odborných památkových institucí, ale i celé společnosti. Ve spolupráci s majiteli a provozovateli jednotlivých technických památek bude potřeba vytvořit celoroční nabídku poznávacího turismu města Ostravy a zvýšit tím jeho atraktivitu. Uplatnění lze především vidět v podobě tématické pěší turistiky či stále oblíbenější cykloturistiky. Město Ostrava nabízí řadu tématických cyklotras. V rámci technických památek by se jako ideální jeví vytvoření naučné trasy Michálkovice – Petřkovice, která by vedle přes pět nejatraktivnějších technických památek města (Důl Michal – Pivovar Ostravar – Vyhlídková věž Nové radnice – Dolní oblast Vítkovic – Hornické muzeum OKD). Věřím, že by vytvoření tohoto okruhu zvýšilo zájem o technické památky a přispělo tak k jejich přiblížení lidskému povědomí.

Snad každý výrobní obor je charakterizován svou typickou technickou památkou nebo zařízením. Na základě rozboru příslušné literatury bylo zjištěno zastoupení technických památek podle výrobních odvětví. Největší podíl je tvořen technickými památkami z oblasti hornictví (např. Důl Michal, Hlubina, Hornické muzeum OKD,), dopravy (Most Miloše Sýkory, výpravní budova železniční stanice Ostrava-Svinov aj.), elektroenergetiky (elektrárna koksovny Karolina) a potravinářství (např. Pivovar Ostravar).

Velkou překážku pro zachování technických památek představují vysoké finanční náklady na renovaci, údržbu objektu a technologického zařízení, náklady na zabezpečení původního provozu a následné zpřístupnění těchto objektů. Majitelé, organizace pečující o technické památky a příslušné samosprávy nejsou často schopni samostatně financovat tak obrovské nákladové položky. Je tedy nutná finanční pomoc také ze státního rozpočtu.

Ve své bakalářské práci jsem se snažil seznámit veřejnost s vybranými technickými památkami v Ostravě. Věřím, že se mi tento záměr povedl. Technické památky zcela nesporně určují nezaměnitelný ráz města Ostrava. V některých případech jsou doslova srostlé s okolní krajinou, ať už se jedná o nefunkční atraktivitu či areály (např. Dolní oblast Vítkovic), nebo areály stále činné, které by pohledem do stávající průmyslové výroby vytvořily zajímavý turistický cíl.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Publikace:

1. CZUMALA, V.: *Průmyslová architektura v obrazu města. Sborník přednášek celostátního semináře se zahraniční účastí, Ostrava '92.* Ostrava: Památkový ústav, 1992, s. 28.-32., bez ISBN.
2. ČECHTICKÝ, T.: *Dědeček průmysl ještě žije.* Týden, r. 9, 2002, č. 20, s. 32.-38.
3. ČERTÍK M. a kol. *Cestovní ruch.: Vývoj, organizace, řízení.* 1. vyd. Praha: OFF, s.r.o. 2000, 351 s. ISBN 978-82-238-6275-1.
4. DAVID, P., SOUKUP, V.: *222 technických skvostů České republiky.* Praha: Kartografie Praha, 2005. 144 s. ISBN 80-7011-867-9.
5. DVOŘÁKOVÁ, E.: *Ochrana technických památek. Sborník příspěvků z mezinárodního semináře „Otázky ochrany a péče o technické kulturní památky a průmyslové dědictví.“* Ostrava: Státní památkový ústav, 2001, s. 33.-35., ISBN 80-85034-22-0.
6. DVOŘÁKOVÁ, E. a kol.: *Technické památky Čech, Moravy a Slezska.* Praha: Geodézie ČS, 2000. 75 s. ISBN 80-7279-028-5.
7. DVOŘÁKOVÁ, V.: *Světové kulturní a přírodní dědictví.* Infotour, 2001, č. 1, s. 2.-4.
8. HLADKÁ, J.: *Technika cestovního ruchu.* Praha: Grada Publishing, 1997. 168 s. ISBN 80-7169-476-2.
9. HESKOVÁ, M. a kol.: *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy.* 1.vyd. Praha: Fortuna, 2006, 224 s. ISBN 80-7168-948-3.
10. HOLEČEK, M.; MARIOT, P.; STRÍDA, M.: *Zeměpis cestovního ruchu.* 1. vyd. Praha: NČGS, 1999, 99 s. ISBN 80-86034-39-9.
11. HRALA, V.: *Geografie cestovního ruchu.* 2. vyd. Praha: Idea Servis, 1994, 190 s. ISBN 80-901462-4-4.

12. KASPAR, C.: *Základy cestovního ruchu*. 1. vyd. Bánská Bystrica: UMB, 1995, 142 s. ISBN 80-901166-5-5.
13. KLÁT, J.: *Ostravské těžní věže : symboly hornické historie*. Ostrava: Jaroslav Klát, 2004. 107 s. bez ISBN.
14. KOZEL, R. a kol.: *Moderní marketingový výzkum*. Praha : Grada Publishing, 2006. 277 s. ISBN 80-247-0966-X.
15. LEDNICKÝ, V.: *Strategie využití technických památek a průmyslové infrastruktury v cestovním ruchu*. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita, 2004. 126 s. ISBN 80-248-0611-8.
16. LEDNICKÝ, V.: *Zpřístupněné hornické technické památky v České republice*. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita, 2003. 67 s. ISBN 80-2480-0230-9.
17. LEDNICKÝ, V.; VANĚK, J.; PYKA, J.: *Možnosti využití klastrů v cestovním ruchu*. 1. vyd. Opava: Slezská univerzita, 2009. 114 s. ISBN 978-80-7248-508-6.
18. MALÁ, V.: *Cestovní ruch (vybrané kapitoly)*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 1999. 83 s. ISBN 80-7079-443-7.
19. MALÁ, V. a kol.: *Základy cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: VŠE, 2002. 100 s. ISBN 80-245-0439-1.
20. MATĚJ, M.: *Technické památky v Ostravě*. Ostrava : Statutární město Ostrava ve spolupráci s vydavatelstvím Repronis, 2007. 103 s. ISBN 80-248-0242-2.
21. MAZÁČ, J.: *Technické kulturní památky*. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita, 2003. 166 s. ISBN 80-248-0242-2.
22. PAVLOVSKÝ, P.: *Skvosty industriální architektury*. TTg č. 9/2000, speciál TTg.
23. TOMÍŠKOVÁ, M.: *Kulturní památky a cestovní ruch*. Moderní obec, r. 8, 2002, č. 4, s. 14.-15.

24. ULRYCH, M.: *Co hýbe světem aktivní turistiky*. In C.O.T Business, č. 3, 2008, s. 19. ISSN 1212-4281.

Internetové zdroje:

25. Důl Michal [online]. [cit. 13.04.2010]. Dostupné z WWW: <<http://www.dul-michal.cz/fotogalerie/>>.
26. Elektrárna koksovny Karolina [online]. [cit. 13.04.2010]. Dostupné z WWW: <<http://www.ostravaci.cz/?s=fotoalbum-ostrava&b=39#1884>>.
27. Gymnázium Svitavy [online]. [cit. 12.01.2010]. Dostupné z WWW: <<http://www.gy.svitavy.cz/kabinety/kabinet-nemeckeho-jazyka/fotogalerie/zajezd-do-parize/451>>.
28. Karlův most [online]. [cit. 12.01.2010]. Dostupné z WWW: <http://www.kudyznudy.cz/miranda2/export/sites/www.kudyznudy.cz/cs/aktuality/obrazky-pro-aktuality/01-Karluv-most.jpg_1810791532.jpg>.
29. Město Ostrava a jeho okolí [online]. [cit. 26.01.2010]. Dostupné z WWW: <http://www.ostrava.cz/jahia/webdav/site/ostava/shared/aktuality_2009/pohled-na-ostavu.jpg>.
30. Nejnavštěvovanější turistické cíle za rok 2008 [online]. [cit. 06.04.2010]. Dostupné z WWW: <<http://www.czechtourism.cz/tiskove-zpravy/nejnavstevovanejsi-turisticke-cile-v-cesku2008.html>>.
31. Ostrava [online]. [cit. 26.01.2010]. Dostupné z WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Ostrava>>.
32. Ostrava [online]. [cit. 26.01.2010]. Dostupné z WWW: <<http://www.ostrava2015.cz/web/structure/charakteristika-mesta-15.html>>.
33. Platební balance [online]. [cit. 18.04.2010]. Dostupné z WWW: <http://www.czechtourism.cz/files/statistiky/aktualni_data/13_04_10_platebni_balance_95_09.pdf>.

34. Skanzen [online]. [cit. 18.01.2010]. Dostupné z WWW:
<<http://cs.wikipedia.org/wiki/Skanzen>>.
35. Thomas Cook [online]. [cit. 10.01.2010]. Dostupné z WWW:
<<http://www.telegraph.co.uk/finance/2804160/A-history-of-Thomas-Cook-From-Leicester-upwards.html>>.
36. Unikátní rekonstrukce technických památek v Ostravě začíná [online].
[cit. 13.04.2010]. Dostupné z WWW: <<http://www.mkcr.cz/cz/tiskovy-servis/unikatni-rekonstrukce-technickych-pamatek-v-ostrave-zacina-35926/>>.
37. Zákon o kulturních památkách [online]. [cit. 18.01.2010]. Dostupné
z WWW:
<[http://www.lexdata.cz/lexdata/sb_free.nsf/c12571cc00341dfl000000000000000000/c12571cc00341dflc12566d40071d1f1?OpenDocument](http://www.lexdata.cz/lexdata/sb_free.nsf/c12571cc00341dfl00000000000000000/c12571cc00341dflc12566d40071d1f1?OpenDocument)>.

Seznam obrázků:

Obrázek 1.1: Pohled na město Ostrava, zdroj: [29], str. 3

Obrázek 3.1: Thomas Cook, zdroj: [35], str. 6

Obrázek 3.2: Karlův most, zdroj: [28], str. 17

Obrázek 3.3: Eiffelova věž v Paříži, zdroj: [27], str. 17

Obrázek 4.1: Městské obvody města Ostrava, zdroj: [31], str. 18

Obrázek 4.2: Železniční stanice Ostrava-Svinov, zdroj: vlastní, str. 22

Obrázek 4.3: Elektrárna koksovny Karolina spolu se zachovalým tzv. Dvojhalím, zdroj: [26], str. 23

Obrázek 4.4: Důl Hlubina, zdroj: vlastní, str. 24

Obrázek 4.5: Plynojem, zdroj: vlastní, str. 25

Obrázek 4.6: Kostel sv. Pavla, zdroj: vlastní, str. 27

Obrázek 4.7: Nová radnice, zdroj: vlastní, str. 27

Obrázek 4.8: Hornické muzeum OKD, zdroj: vlastní, str. 29

Obrázek 4.9: Důl Michal, zdroj: [25], zdroj: , str. 31

Obrázek 4.10: Historický pohled na areál Vítkovických železáren, zdroj: [36], str. 33

Obrázek 4.11: Areál Vítkovických železáren – Dolní oblast Vítkovic, zdroj: vlastní, str. 34

Seznam tabulek:

Tabulka 3.1: Statistiky cestovního ruchu v ČR za období 2007-2010, zdroj: [28], str. 7

Tabulka 3.2: TOP 5 nejnavštěvovanějších technických památek za rok 2008, zdroj: [25], str. 16

Tabulka 4.3: Nejnavštěvovanější cíle v Moravskoslezském kraji za rok 2008, zdroj: [25], str. 19

Seznam grafů:

Graf 4.1: Výskyt technických památek v rámci jednotlivých výrobních odvětví, zdroj: [41], str. 36

Graf 5.1: Pohlaví respondentů, zdroj: vlastní, str. 37

Graf 5.2: Věková struktura respondentů, zdroj: vlastní, str. 38

Graf 5.3: Vzdělání respondentů, zdroj: vlastní, str. 38

Graf 5.4: Místo, ze kterého respondent pochází, zdroj: vlastní, str. 39

Graf 5.5: Znalost pojmu „technická památka“, zdroj: vlastní, str. 39

Graf 5.6: Představa respondentů o pojmu „technická památka“, zdroj: vlastní, str. 40

Graf 5.7: Konkrétní technické památky v Ostravě, zdroj: vlastní, str. 40

Graf 5.8: Co si přejí respondenti v oblasti technických památek, zdroj: vlastní, str. 41

Graf 5.9: Potencionální turistický cíl respondentů, zdroj: vlastní, str. 41

Graf 5.10: Charakteristické památky pro město Ostrava, zdroj: vlastní, str. 42

SEZNAM ZKRATEK

KP – Kulturní památka

NPP – Národní přírodní památka

EKD – Evropské kulturní dědictví

OKD – Ostravsko-karvinské doly

NPÚ – Národní památkový ústav

MIC – Městské informační centrum

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB-TUO k prezenčnímu nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Uherském Hradišti dne 7. května 2010

Michal Maceáš

Adresa trvalého pobytu studenta:

PŘÍLOHA

Příloha 1

DOTAZNÍK — TECHNICKÉ PAMÁTKY V OSTRAVĚ

Dobrý den,

jmenuji se Michal Maceáš a jsem studentem 3. ročníku Vysoké školy báňské v Uherském Hradišti, oboru Ekonomika cestovního ruchu. Touto cestou bych Vás chtěl požádat o vyplnění tohoto dotazníku, jehož výsledky budou sloužit jako podklad pro zpracování mé bakalářské práce. Veškeré Vámi uvedené údaje jsou anonymní.

Základní údaje

Pohlaví: a) Muž b) Žena

Věk:

- | | |
|----------------|--------------------|
| a) 18 – 20 le | e) 51 – 60 let |
| b) 21 – 30 let | f) Více než 60 let |
| c) 31 – 40 let | g) Neuvedeno |
| d) 41 – 50 let | |

Vzdělání:

a) Základní	b) Vyučen/a
c) Středoškolské	d) Vyšší odborné
e) Vysokoškolské	f) Neuvedeno

1. Odkud pocházíte?

- a) Ostrava a přilehlé okolí
- b) Jiné město Moravskoslezského kraje (popř. které?)
- c) Jiný kraj (popř. který?)
- d) Jiná země (popř. která?)

2. Znáte pojem technická památka?

ANO

NE

3. Co si představujete pod pojmem technická památka?

- | | |
|-------------------------|----------------------------------|
| a) Mosty | f) Výrobní objekty (továrna, |
| b) Hrady, zámky | pivovar, doly, hutě) |
| c) Větrné a vodní mlýny | g) Dopravní stavby (provozní |
| d) Kostely | budovy nádraží, přístavů, letišť |
| e) Rozhledny | atd.) |
| | h) Divadla |

4. Které konkrétní technické památky v Ostravě znáte?

5. Co byste v oblasti technických památek uvítali?

- a) Jejich rekonstrukci, modernizaci a navržení jiného využití (popř. jakého?).
- b) Nic, technické památky mne nezajímají.
- c) Přispění celé společnosti k jejich ochraně, protože technické památky zcela jednoznačně patří k průmyslové historii nejen města Ostrava.

6. Kterou technickou památku v Ostravě byste zvolili pro svou návštěvu?

- a) Dolní oblast Vítkovic
- b) Hornické muzeum OKD
- c) Důl Michal
- d) Pivovar Ostravar

- e) Vyhlídková věž Nové radnice
- f) Jiná technická památka (popř. která?)
- g) Žádné, technické památky mne vůbec nezajímají

7. ***Kterou z kulturních památek (včetně technických) považujete za nejtypičtější pro město Ostrava?***

Děkuji Vám za vyplnění dotazníku a přeji hezký zbytek dne ☺

